

Direction technique Territoires et ville

# Transflash



## La mobilité en transition



Fabrice Hasiak



Joël Meissonnier

*Le Cerema va publier « Mobilité en transitions - Connaître, comprendre et représenter », un recueil de travaux montrant comment la recherche peut aider à répondre aux questions de politique publique.*

*Fabrice Hasiak et Joël Meissonnier, respectivement ingénieur et chercheur à la Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema, ont contribué chacun à un des travaux que recense cet ouvrage.*

**F**abrice, Joël, dans vos travaux présentés dans l'ouvrage, à quelles questions de politique publique vous êtes-vous intéressés et comment en avez-vous fait des objets de recherche ?

**Fabrice Hasiak :** Depuis de nombreuses années déjà, nombre d'agglomérations en France sont confrontées au phénomène de périurbanisation, source de consommation de terres agricoles, d'artificialisation des sols, de coûts d'extension des réseaux et de dépendance accrue à l'automobile. L'agglomération dunkerquoise n'échappe pas à ce phénomène.

Face à ces enjeux d'étalement urbain, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) s'est associée à l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), à la Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema et à l'Agence d'urbanisme de Dunkerque (AGUR) pour monter une équipe pluridisciplinaire et pluri-partenaire afin de répondre à l'appel à projets de recherche « Climat, Habitat, Urbanisme » lancé par le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais et l'Ademe.

Le projet de recherche TOUCH (Transport Orientations Urbanisme Climat Habitat) monté par le consortium s'inscrit pleinement dans cette problématique. Il propose une démarche globale suivant plusieurs composantes de l'étalement urbain : les formes urbaines, l'accessibilité des territoires, les choix résidentiels et le cadre juridique.

Le projet vise à construire « un porter à connaissance territorial » constituant une aide à la décision tant pour les communes de la Communauté Urbaine de Dunkerque que pour les territoires voisins. Il s'inscrit dans un contexte de rénovation des documents de planification du territoire avec l'élaboration du Plan local d'urbanisme communautaire (PLUC) et du Plan climat, la révision du Plan local de l'habitat (PLH), du Plan de déplacements urbains (PDU) et du Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Il s'agit d'un programme de recherche-action, croisant la recherche à l'action publique de la CUD.

**L'objectif est de caractériser finement le territoire [...] en affectant à chaque section cadastrale du périmètre des indicateurs mesurant la propension à pouvoir se passer ou non de la voiture pour se déplacer au quotidien.**

La recherche menée par la Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema se situe au sein de la composante « accessibilité multimodale des territoires » du projet. L'objectif de ce volet est de caractériser finement le territoire du point de vue de sa dépendance à l'automobile, **en affectant à chaque section cadastrale du périmètre des indicateurs mesurant la propension à pouvoir se passer ou non de la voiture pour se déplacer au quotidien.** Ces indicateurs peuvent par exemple compléter les critères des démarches HQE (Haute Qualité Environnementale) des logements qui, généralement, n'intègrent pas la dimension « desserte et accessibilité » aux aménités urbaines. Cette recherche se veut aussi pédagogique, pour le citoyen comme pour la collectivité, en affichant les coûts réels des différents modes de transport et en mesurant les économies qui pourraient être réalisées par les dunkerquois s'ils optimisaient leurs déplacements en utilisant au mieux l'offre de transport alternative à la voiture.

**Joël Meissonnier :** Ma contribution consiste en une recherche-action visant à mieux prendre en compte l'évolution des mobilités quotidiennes des familles soumises à une mobilité résidentielle forcée dans le cadre de relogements consécutifs aux politiques de renouvellement urbain à Tourcoing (Nord).

Pour faire bref, la demande initiale, formulée par la **DDTM** Nord, était de disposer d'une vue à la fois exhaustive et synthétique (sous format tableur) listant les conséquences du relogement sur les mobilités quotidiennes des membres de quelque 450 ménages.

Bien que l'on sache plutôt bien évaluer les capacités financières des ménages par le calcul des « restes à vivre<sup>1</sup> » et trouver une bonne adéquation entre taille du nouveau logement et besoins des familles, des incohérences étaient pointées dans le processus d'attribution des logements. Certains logements « avec garage » étaient destinés à des personnes qui n'avaient pas le permis de conduire, d'autres personnes étaient éloignées d'une station de métro qu'elles utilisaient pourtant quotidiennement !

Avant tout, il a fallu admettre le principe d'une enquête qualitative qui ne permettrait pas de rencontrer tous les ménages de manière exhaustive. Avec mon collègue Nicolas Jouve, qui a contribué à l'enquête, nous avons suggéré d'entreprendre des entretiens approfondis, focalisés sur une quinzaine de ménages repérés par les travailleurs sociaux ; des entretiens que nous avons réitérés après relogement. Avant toute préconisation, l'idée était de mieux comprendre les bouleversements produits par ces déménagements un peu particuliers. Et plutôt que de faire une liste de cas particuliers, il semblait plus judicieux d'apporter aux travailleurs sociaux qui accompagnent le processus de relogement, les outils appropriés pour diagnostiquer de manière plus systématique les situations de fragilité en matière d'accès ou de défaut de compétences pour les déplacements quotidiens. La demande publique a donc été transformée en question de recherche : en situation de relogement, comment considérer simultanément la mobilité résidentielle du ménage et l'évolution de la mobilité quotidienne qui en découle ?

## **E** t cette question de recherche, Joël, quelles premières réponses avez-vous pu lui apporter ?

Même quand la perspective de quitter un habitat insalubre est enthousiasmante et même si un accompagnement social est prévu, un relogement produit potentiellement des bouleversements socio-spatiaux jusque-là peu anticipés, tant par les professionnels que par les familles. Ce défaut d'anticipation tient :

- ▶ à un taux de motorisation en zone urbaine sensible qui se rapproche des taux moyens : comme ailleurs, la voiture joue son rôle rassurant de « joker » permettant de s'accommoder de n'importe quelle localisation ;

<sup>1</sup> Reste à vivre : ce dont le foyer dispose pour vivre pendant un mois une fois les charges fixes déduites.

- à la bonne accessibilité en transport en commun des quartiers en renouvellement urbain, qui semble de prime abord évidente (ce qui est globalement vrai à Tourcoing) : souvent, on n’imagine pas pouvoir être relogé loin du métro.

Pourtant, le relogement se traduit souvent par des bouleversements. Or ces bouleversements vécus subjectivement ne sont manifestement pas liés à la distance spatiale mesurable entre l'ancien et le nouveau logement. On identifie :

- un bouleversement des relations sociales (les relations de voisinage sont particulièrement vulnérables) ;
- un bouleversement des itinéraires routiniers, des repères spatiaux et des conditions d'accès aux transports en commun notamment.

Concrètement, l’enquête met à jour plusieurs rigidités comportementales traduisant des résistances spatiales. Malgré le déménagement, on conserve son médecin généraliste et on continue à se rendre au même supermarché, voire à la même boulangerie, proches de l’ancien logement.

Ces résistances spatiales plaident en faveur de « replacements » résidentiels, ce que Thierry Ramadier (2011) définit comme des « déplacements géographiques » qui minimisent « la distance socio-spatiale entre le lieu de départ et le lieu de destination, afin de renforcer la familiarité cognitive du lieu de destination ». Faute de remplacement, le relogement produit des détours et parfois, une sur-mobilité automobile.

La réalisation d’un bilan « mobilité » portant sur les routines, les réseaux sociaux, professionnels et familiaux, ainsi que les compétences à la mobilité de chacun des membres du ménage avant le relogement nous a semblé bonne à préconiser. Ce bilan est à mettre en regard avec un certain nombre d'aspirations individuelles (rester proche de..., s'éloigner de...) en vue d'apprécier de façon plus juste l'impact probable du processus de relogement.

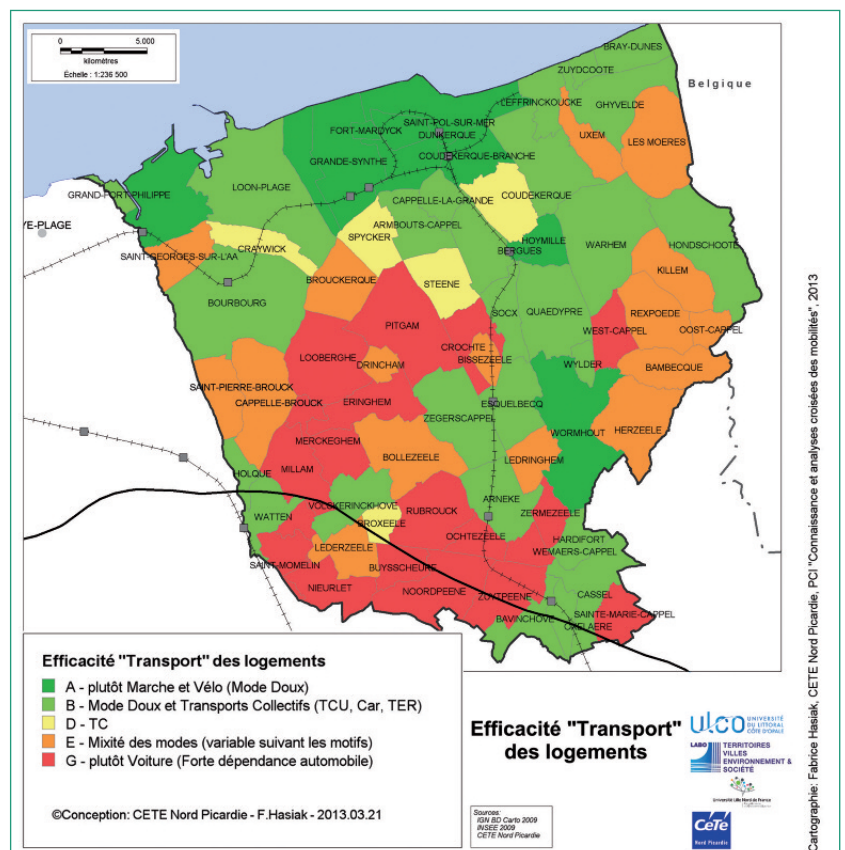
La DDTM - 59 va prochainement mettre le rapport d’étude en ligne. La traduction des conclusions dans des politiques publiques locales devient donc possible pour des campagnes de relogement futures.

## **F**abrice, Joël vient d'évoquer la façon dont les politiques publiques pourraient se nourrir des résultats de la recherche-action. Qu'en a-t-il été de votre côté ? Comment la maîtrise d'ouvrage et les acteurs locaux ont-ils pu se saisir des résultats de la recherche, pour essayer de se les approprier ?

**Fabrice Hasiak :** Le projet de recherche qui s’est étalé sur plus de 3 ans a fait l’objet d’un suivi régulier par le comité de pilotage et par l’équipe projet. Au cours des réunions de ces différentes instances de suivi, les travaux menés ont ainsi pu être présentés auprès des différents acteurs (souvent techniciens) du territoire (Communauté urbaine de Dunkerque, Région, conseil général, services de l’État...). L’appropriation du projet par les techniciens a donc parfaitement fonctionné tout au long de son processus d’élaboration.

La recherche a également fait l’objet d’une restitution finale auprès de praticiens du territoire au cours d’une journée organisée en septembre 2014 par l’Ademe et la Région Nord-Pas-de-Calais autour des recherches axées sur la lutte contre le changement climatique.

Pour que les résultats de la recherche soient traduits dans les documents de planification du territoire (Plan climat territorial, Plan local d’urbanisme, Charte d’urbanisme et d’aménagement durables...), il reste encore, me semble-t-il, un effort de communication à faire, notamment à destination des élus, pour transformer complètement l’essai.



## **L**es choix méthodologiques faits pour vos deux contributions sont assez opposés : l'un est quantitatif, l'autre qualitatif. Qu'apportent ces deux approches à l'analyse territoriale et à la compréhension des comportements de mobilité ? Peut-on imaginer croiser plus souvent les approches quantitative et qualitative ?

**Joël Meissonnier :** À l'entrée de l'adjectif qualitatif, le dictionnaire Larousse indique sans équivoque qu'il se dit de ce « qui relève de la qualité » à savoir « de la nature de quelque chose ». Dans la langue courante, pourtant, le terme est de plus en plus souvent employé dans un sens différent, synonyme de : qui est de (bonne) qualité. Il convient donc de préciser qu'un protocole d'enquête qualitatif n'est ni meilleur ni moins bon qu'un protocole d'enquête quantitatif. Les deux approches sont différentes et leur complémentarité ne fait aucun doute.

**La principale différence entre un protocole d'enquête qualitatif et un protocole d'enquête quantitatif tient à l'échelle d'observation de la réalité sociale, qui ne relève pas de la même focale.**

La principale différence entre un protocole d'enquête qualitatif et un protocole d'enquête quantitatif tient à l'échelle d'observation de la réalité sociale, qui ne relève pas de la même focale. L'analogie avec le microscope paraît assez parlante : selon la focale qu'il choisit, l'image qu'un laborantin voit se former dans le microscope est à chaque fois différente. Il observe pourtant toujours la même réalité, mais à des échelles différentes ou, plus exactement, d'un point de vue différent. Ni l'une ni l'autre des images obtenues n'est plus « vraie » qu'une autre. Rien ne remplace une évaluation quantifiée de l'ampleur d'un problème ou d'un phénomène. Rien ne remplace non plus une analyse qualitative de la complexité des processus à l'œuvre. Il y a d'un côté le potentiel analytique de la vérité statistique, de l'autre le potentiel exploratoire de la vérité contextualisée.

En outre, un témoignage tiré d'un entretien compréhensif comporte une dimension évocatrice fort utile pour « faire comprendre » de manière pédagogique, pour illustrer des données chiffrées et pour argumenter l'action politique. Comment comprendre, sinon par un témoignage, les conséquences d'un relogement pour une mère célibataire de cinq enfants qui continue à faire faire « une demi-heure de marche matin et soir » à ses deux jeunes filles, six mois après le relogement, parce qu'elle n'a pas encore réussi à les changer d'école ?

**Fabrice Hasiak :** La mesure de la dépendance ou non à l'automobile à l'échelle du SCoT Flandre-Dunkerque s'appuie effectivement sur la construction de nombreux indicateurs quantitatifs : temps d'accès en transport en commun aux aménités urbaines, nombre de dessertes ferrées quotidiennes, zone d'accessibilité à pied, coût des déplacements... Ma formation d'ingénieur n'est sans doute pas pour rien dans le choix de construction de tels indicateurs quantitatifs !

Toutefois, je pense que les deux approches, quantitative d'un côté et qualitative de l'autre, ne doivent pas être opposées. Elles peuvent être complémentaires l'une de l'autre. Les résultats de mes recherches peuvent conduire à des questionnements auxquels des enquêtes qualitatives pourraient apporter des éléments de réponse. Lorsque je mets en évidence des secteurs sur lesquels l'usage de la voiture est encore largement majoritaire alors même que l'accessibilité aux aménités urbaines y est possible autrement (marche à pied, vélo ou transport collectif), cela pose question. Lorsqu'une collectivité décide d'ouvrir à l'urbanisation des secteurs fortement dépendant de la voiture, dans un contexte de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, cela pose aussi question... Toutes ces interrogations ne trouvent pas toujours de réponses immédiates au travers de données ou d'enquêtes quantitatives. Il faut pouvoir souvent enrichir les réflexions par des approches qualitatives permettant de mieux comprendre les processus décisionnels des individus. On reproche trop souvent aux enquêtes qualitatives de ne pas être « fiables » car elles s'appuient la plupart du temps sur un faible échantillon d'individus enquêtés. L'enquête qualitative n'est pas là pour donner des réponses à des questions avec une grande robustesse statistique. Elle est là pour enrichir la connaissance, mettre en évidence des éléments non perceptibles dans les données quantitatives. Les résultats d'une enquête qualitative peuvent ensuite être ré-utilisés dans une enquête quantitative auprès d'une population cible représentative, pour donner cette fois plus de sens « statistique » aux données. Il est finalement difficile d'opposer quantitatif et qualitatif ! L'un et l'autre peuvent s'alimenter mutuellement.

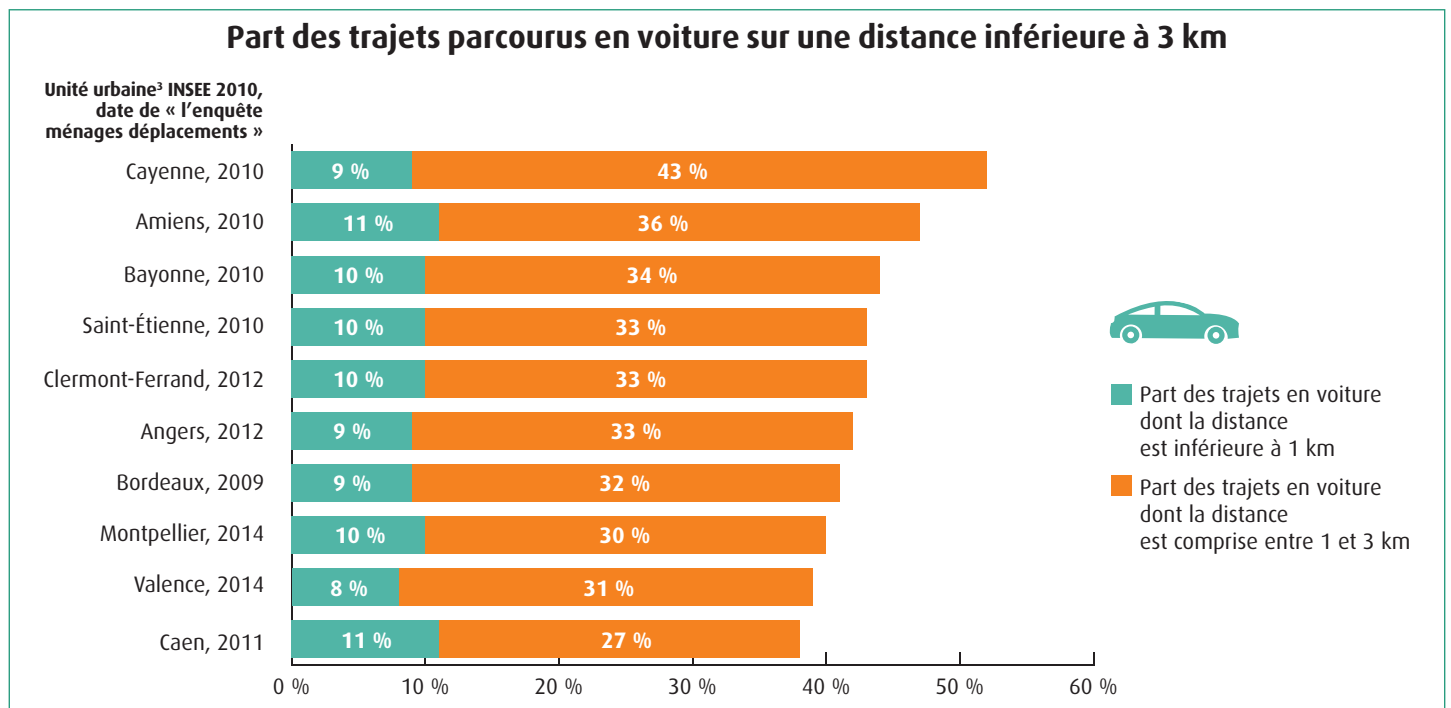


## Le chiffre du mois : 40 %

« En agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres »

En France, 1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 km<sup>1</sup>. Dans les agglomérations, cette part est plus grande encore : **4 trajets en voiture sur 10 font moins de 3 km<sup>2</sup>**. Ces trajets « courts » représentent près de **10 % de la distance totale parcourue en voiture**.

Dans les unités urbaines<sup>3</sup> définies par l'Insee en 2010, la part des trajets effectués en tant que conducteur ou passager d'une voiture sur une distance inférieure à 3 km varie relativement peu. Elle passe de 52 % dans l'unité urbaine de Cayenne à 39 % dans l'unité urbaine de Caen.



Sans être exhaustif, ce graphique met en évidence le gisement de report modal que représentent ces petits déplacements. En effet, ces chiffres montrent tout l'enjeu d'intégrer les problématiques de santé publique dans les politiques de déplacements : s'ils étaient effectués autrement (à pied, en vélo ou même en transport en commun), ces courts trajets contribueraient grandement à l'atteinte du seuil d'activité physique recommandé par l'OMS. Ainsi, près de 10 % des trajets parcourus en voiture le sont sur une distance inférieure à 1 km, ce qui correspond à environ un quart d'heure de marche. Cela pose des questions d'aménagement mais aussi de modes de vie : l'enchaînement des déplacements tout au long de la journée nous oblige-t-il à préférer la voiture pour tous les trajets, y compris les plus courts ? Quoi qu'il en soit, il reste des marges de manœuvre importantes en agglomération pour transférer les trajets courts effectués en voiture vers la marche, le vélo ou les transports en commun.

- **Auteur :** Guillaume Delorme, stagiaire au Cerema sur le potentiel de report modal vers la marche et le vélo
- **Contact :** Cerema Territoires et ville - [Julie.Pelata@cerema.fr](mailto:Julie.Pelata@cerema.fr)

<sup>1</sup> Source : SOeS, **ENTD 2008**.

<sup>2</sup> Calcul basé sur le regroupement des données recueillies en face-à-face lors des enquêtes ménages déplacements de Caen (2011), Angers (2012), Valence (2014), Clermont-Ferrand (2012), Douai (2012), Montpellier (2014), Bordeaux (2009), Grenoble (2010), Saint-Étienne (2010), Bayonne (2010), Valenciennes (2011), Amiens (2010) et Cayenne (2010).

<sup>3</sup> L'unité urbaine est un regroupement de communes basé sur la continuité du bâti, sans coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions (et de plus de 2 000 habitants).



## En direct des territoires

### Nancy : un abonnement d'un mois offert aux victimes de vols de vélos

« Garder les cyclistes en selle après un vol »



Pour éviter que les cyclistes ne se détournent de leur mode de locomotion suite au traumatisme que peut représenter le vol d'un vélo, le Grand Nancy a voté, lors du Conseil de Communauté du 13 février 2015, une mesure consistant à offrir aux habitants ayant eu à subir un vol un abonnement d'un mois au service de location de vélos de la ville, véloStan'boutic.

Un contrat de location d'un mois maximum à titre gratuit pourra ainsi être signé sur présentation de la copie de la plainte déposée à l'hôtel de police et d'une pièce d'identité. Cette offre ne concerne que les vélos du service véloStan'boutic.

La mise en œuvre de ce service est confiée à la Maison du Vélo du Grand Nancy. À titre d'information, le tarif de location d'un vélo véloStan'boutic est actuellement de 15 euros pour un mois.



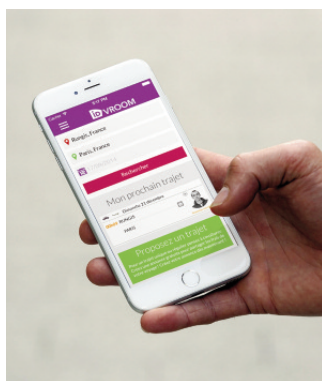
➕ **Pour en savoir plus :** [www.grand-nancy.org/velostanboutic/](http://www.grand-nancy.org/velostanboutic/)

● **Contact :** [maisonduvelo@grand-nancy.org](mailto:maisonduvelo@grand-nancy.org)

● **Correspondant local du Cerema :** [Samuel.Lab@cerema.fr](mailto:Samuel.Lab@cerema.fr)

### Covoiturage : iDVRROOM s'intègre au réseau Transilien

« Fluidifier le parcours client de bout en bout »



Le service de covoiturage courte distance iDVRROOM, filiale de la SNCF, complète l'offre du réseau Transilien afin de permettre des trajets porte à porte en Ile-de-France. Pour inciter les particuliers à s'inscrire sur la plateforme, iDVRROOM offre notamment 20 euros aux automobilistes clients de Norauto et rembourse les abonnés Navigo (carte pour les transports en Île-de-France) affectés par des travaux sur leur ligne.

Cette offre de covoiturage est « complémentaire de celle de la SNCF. Il s'agit de fluidifier le parcours client de bout en bout », a répété Barbara Dalibard, Directrice générale de SNCF Voyageurs lors d'une conférence de presse de présentation de l'offre iDVRROOM en Île-de-France. Le service de covoiturage courte distance lancé en septembre 2014 est ciblé sur les trajets domicile-travail et permet, notamment, de parcourir les derniers kilomètres qui séparent l'utilisateur de la gare la plus proche.

Grâce à une application mobile, chacun peut soumettre son trajet ou bien rechercher celui qui correspond le mieux à ses besoins. Le carburant est alors partagé via un porte-monnaie électronique.

Depuis la fin du mois de mai, iDVRROOM propose de nouvelles fonctionnalités aux covoitureurs du quotidien. La fonctionnalité « trajet régulier » leur propose la gestion d'un planning partagé sur la semaine, avec également un carnet de comptes qui permet de suivre les sommes dues par chacun.

● **Contact :** Paola Verplancke (Coordinatrice Programme Porte-à-porte, SNCF Transilien) - 01 85 56 50 20  
[Paola.Verplancke@sncf.fr](mailto:Paola.Verplancke@sncf.fr)

● **Correspondante locale du Cerema :** [Marie.Caouissin@cerema.fr](mailto:Marie.Caouissin@cerema.fr)

## Besançon : petit tramway deviendra grand

« Des tramways courts prêts à être allongés »



Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, un tramway circule dans Besançon. Cette nouvelle offre de transports déployée sur 14,5 km est exploitée en 2 lignes avec une particularité : des rames de 24 mètres – alors que la plupart des tramways ont une longueur plus de 30 mètres.

Ce tramway est un projet optimisé qui fait coïncider un objectif de maîtrise des coûts avec une perspective d'exploitation sur 30 à 40 ans. Pour cela, la collectivité a commencé l'exploitation du réseau avec des tramways courts prévus pour une demande à court terme. La possibilité de rallonger les rames pour suivre l'augmentation de la demande a été préservée ; l'infrastructure (quais), la motorisation, le centre d'exploitation et de maintenance ont été dimensionnés pour des trams longs. Le projet a ainsi un coût de 17 M€/km avec une capacité de transport dans chaque sens en heure de pointe de 1 200 passagers par heure.



© Grand Besançon

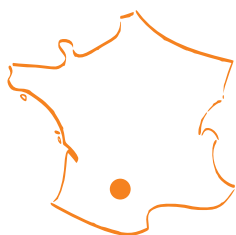
Le projet de tramway a également permis de transformer la ville autour de son tracé, favorisant la création de nouvelles activités économiques. Associé à la mise en place d'une nouvelle billettique sans contact et une restructuration du réseau (6 lignes principales, 35 lignes de quartiers, 5 parkings relais, 6 pôles d'échanges), le tramway a ainsi transformé l'offre de transport collectif pour les usagers.

Six mois après la mise en service, le réseau accueille 10 000 passagers par jour en plus soit un total de 100 000 passagers par jour. Ce succès intéresse de nombreuses collectivités dont certaines à l'étranger comme Birmingham, Luxembourg ou des villes de Suède.

- **Contact : Pascal Gudefin - Directeur Projet Tram - Grand Besançon**  
[Pascal.Gudefin@grandbesancon.fr](mailto:Pascal.Gudefin@grandbesancon.fr)
- **Correspondante locale du Cerema : Sandira.Saniel@cerema.fr**

## Un nouveau pôle d'échanges multimodal sur l'aire urbaine toulousaine

« Favoriser l'intermodalité et s'associer aux projets urbains »



La Communauté d'agglomération du Muretain (CAM), qui réunit 16 communes et 88 683 habitants au sud de la Métropole de Toulouse, accueille désormais un nouveau Pôle d'échanges multimodal (PEM).

En 10 ans, le trafic annuel voyageurs TER Midi-Pyrénées est passé de 5 millions de voyages en 2002 à 12 millions aujourd'hui. 20 millions de voyages sont attendus en 2020.

**On compte 1 500 000 voyageurs par an sur l'ensemble des gares du territoire muretain dont près de 1 000 000 sur la gare de Muret et 360 000 sur celle de Portet-Saint-Simon (nom de la gare situé dans la commune de Portet-sur-Garonne).**

Plus spécifiquement, la gare de Portet-Saint-Simon est traversée chaque jour par un flux voyageurs de 1 500 montées et descentes et est desservie par 83 trains TER quotidiens.

La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal autour de cette gare répond à 3 objectifs : satisfaire les besoins liés à l'accroissement de la fréquentation ferroviaire, favoriser l'intermodalité et s'associer aux projets urbains en cours, notamment le projet de zone mixte (habitat, services, commerces) Férié Palarin, situé dans la zone d'influence immédiate de la gare.

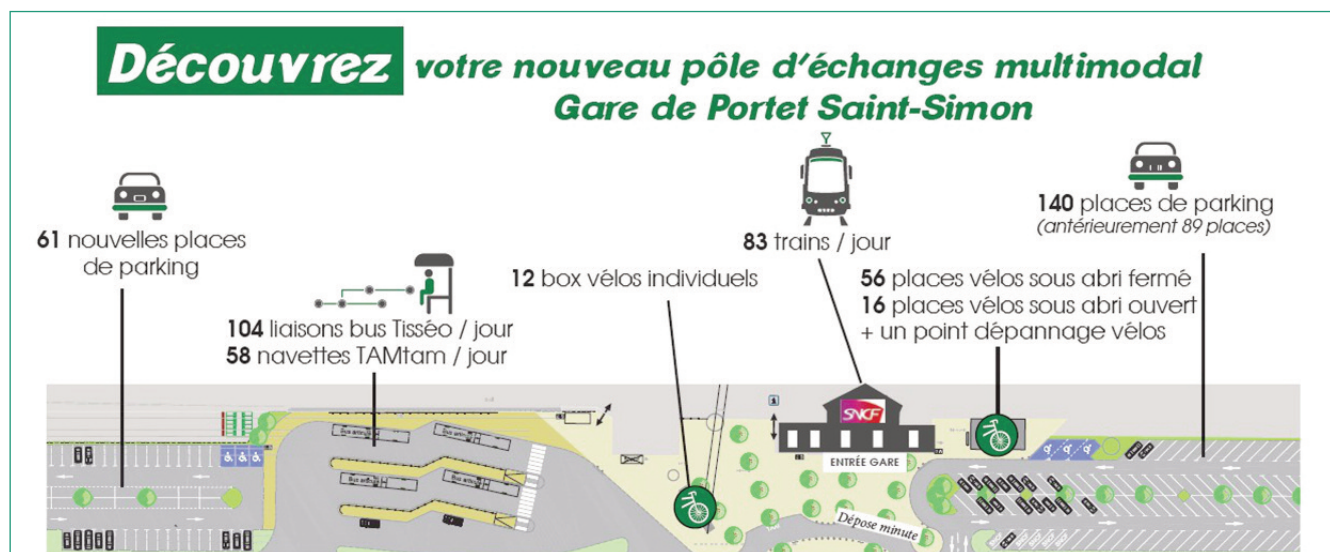


© Communauté d'Agglomération du Muretain

Le PEM de Portet-sur-Garonne offre ainsi différents espaces dédiés à la mobilité des voyageurs :

- ▶ un parking de 200 places de stationnement ;
- ▶ des pistes cyclables vers la ville et le centre commercial de la commune ;
- ▶ un réaménagement complet du parvis de la gare ;
- ▶ une gare routière (navettes Tamtam, bus Tisséo, autocars SNCF) ;
- ▶ un dépose-minute ;
- ▶ une vélostation, accessible aux abonnés TER détenteurs de la carte interopérable de transports PASTEL, incluant 56 places en abri fermé et 16 en abri ouvert, un point dépannage véloset 12 box individuels en libre-service.

Ce nouveau pôle est l'aboutissement d'un processus engagé en 2010. Il est le fruit d'un travail partenarial avec les collectivités (CAM, ville de Portet-sur-Garonne, région Midi-Pyrénées), Tisséo, SNCF Réseau et SNCF Connexion. Près de 2 millions d'euros ont été investis au cours des dernières années pour engager la mutation de la gare de Portet-sur-Garonne. Ils se répartissent de la manière suivante : CAM (52,8 %) ; Tisséo (29,4 %) ; Région Midi-Pyrénées (14,7 %) ; SNCF (3,1 %).



© Communauté d'Agglomération du Muretain

- **Contact : Denis Barrère - [Denis.Barrere@agglo-muretain.fr](mailto:Denis.Barrere@agglo-muretain.fr)**
- **Correspondant local du Cerema : [Julien.Philipot@cerema.fr](mailto:Julien.Philipot@cerema.fr)**



## Bretagne : une démarche de prospective participative

« Pour construire une vision globale de la mobilité »

Interview d'Anne-Lise Jaillais, chargée d'études prospective à la **DREAL** Bretagne et Dominique Le Roy, chef de l'unité Études et prospective à la **DREAL** Bretagne

### 60 acteurs, 4 journées d'atelier : comment est née cette démarche de prospective participative pour construire une vision globale de la mobilité en Bretagne ?

Dans une région où près de 3 déplacements locaux sur 4 se font en voiture (source : Enquête Nationale Transports Déplacements 2008), la DREAL et les quatre **DDTM** de Bretagne ont souhaité développer une réflexion sur la mobilité et élargir son approche à d'autres angles que celui des infrastructures, tout en prenant du recul par rapport aux préoccupations quotidiennes de chacun. La mobilité constitue en effet un nœud entre de nombreuses problématiques dans tous les territoires : aménagement, économie, habitat, environnement. Dans ce contexte, nous avons proposé d'organiser un espace de débat et de travail collectif, réunissant acteurs territoriaux et État local sur la mobilité en Bretagne à l'horizon 2035.



Ainsi, de février à mai 2015, 4 journées d'ateliers ont réuni environ 60 acteurs bretons : collectivités (1/3), services de l'État (1/3), acteurs des transports, de l'économie et du monde associatif (1/3). À cette occasion, 15 intervenants d'horizons variés (universitaires, chercheurs, professionnels) ont apporté leur expertise et leur expérience autour des 4 thèmes suivants :

- ▶ les nouveaux usages et pratiques de la mobilité (4 février à Rennes) ;
- ▶ les freins à la mobilité (5 mars à Saint-Brieuc) ;
- ▶ les nouvelles temporalités des mobilités (9 avril à Vannes) ;
- ▶ l'organisation territoriale et la structuration des flux (19 mai à Quimper).



### Quelles ont été les principales productions de cette mobilisation, portée par une méthode originale ?

Signe de l'intérêt pour une telle démarche, les acteurs sont restés mobilisés tout au long du cycle d'ateliers et ont contribué à la réalisation de productions riches et variées telles que :

- ▶ des projets phares innovants ;
- ▶ des portraits de ménages associés à des bouquets de solutions de mobilité ;
- ▶ 4 scénarios de gestion du temps et de la vitesse par les individus et les territoires ;
- ▶ des cartes prospectives ;
- ▶ un arbre de synthèse des enjeux.

Nous avons capitalisé et mis à disposition sur internet ces productions au fur et à mesure sous différentes formes (affiches, notes courtes et livrets de synthèse) et nous les valoriserons par des outils de diffusion de formes encore différentes par la suite (cahier d'enjeux et de prospective, interviews filmées, journée de restitution...).

La richesse et la variété de cette production reposent sur quelques points forts caractérisant la méthode originale déployée :

- ▶ un équilibre entre **apport d'expertises** (matin) et d'expériences (après-midi) et **coproduction collective** : les 4 journées d'ateliers ont offert aux participants une occasion précieuse pour se plonger dans l'écoute d'apports extérieurs de manière concentrée, alors que chacun est submergé par l'information quotidienne diffuse. Par la diversité des participants, l'atelier a été l'occasion de moments privilégiés d'ouverture aux approches des autres, y compris dans les temps informels de la journée. Enfin, l'animation de la production collective a su stimuler l'imagination nécessaire à la prospective. Ainsi, par cet équilibre, la démarche d'ensemble bénéficie de l'apport des participants et chacun bénéficie de l'apport de la démarche d'ensemble ;
- ▶ l'organisation des ateliers par une **équipe-projet regroupant DREAL, DDTM, PUCA et consultants** : cela permet une diversité des points de vue, des méthodes employées et des formes des productions attendues ; cela permettra aussi un portage élargi des résultats par la suite ;

**En rupture avec une approche plus technique, cette approche par l'humain interroge le sens de la mobilité pour les individus et pour le collectif.**

► **une approche mettant l'humain au centre de la mobilité :** travail sur les freins à la mobilité pour les habitants, sur les tendances sociétales comme le vieillissement, sur les modes de vie, sur la gestion du temps par les ménages... En rupture avec une approche plus technique, cette approche par l'humain interroge le sens de la mobilité pour les individus et pour le collectif.

**En quoi cette démarche questionne-t-elle la place des acteurs publics pour organiser un bouquet de solutions de mobilité au cœur d'un vrai contrat territorial ?**

Nous repartons des ateliers avec une vision nouvelle, élargie, notamment avec la conviction que les solutions de mobilité nécessitent une imbrication de partenaires à la fois individuels, collectifs, privés, publics. Dans cette imbrication, les nouvelles technologies s'appuyant sur les données à travers les smartphones, les véhicules, l'information multimodale, prennent une place grandissante, qui pourrait être monopolisée par des offres de marché. Si les politiques de mobilité veulent répondre à des aspirations d'équité sociale et de lien social, il est important de s'interroger sur le rôle des acteurs publics dans un contexte global où les offres privées innovent, foisonnent et cherchent à s'implanter massivement dans les territoires.

**Quelles principales leçons tirez-vous de cette expérience ?**

Aujourd'hui, les 4 journées d'atelier ont permis un éveil, des échanges, des débats, l'expérimentation de méthodes de production et de créativité collective. Nous avons vu que nous étions capables d'innover ensemble, c'est important de voir qu'il est possible de débloquer des situations insatisfaisantes en proposant de nouvelles choses. C'est une dynamique nouvelle qu'il faut soutenir.

Au-delà de la phase productive de cet atelier de prospective régionale, un prochain numéro de Transflash prendra des nouvelles de la diffusion de la démarche et des conclusions qui en auront été tirées.

⊕ **Pour en savoir plus :** **Contenus des 4 journées d'atelier :** [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/atelier-de-prospective-regionale-bretagne-mobilite-a2737.html](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/atelier-de-prospective-regionale-bretagne-mobilite-a2737.html)

● **Propos recueillis par :** [Florence.Bordere@cerema.fr](mailto:Florence.Bordere@cerema.fr)

**Haute-Normandie : le dispositif intermodal Atoumod se dote d'une nouvelle coopération entre AOM**

“ *Mutualiser les moyens pour favoriser l'intermodalité* ”



Mis en service en 2013, le dispositif Atoumod regroupe la totalité des Autorités Organisatrices de la Mobilité haut-normandes (Région Haute-Normandie, Départements de l'Eure et de Seine-Maritime, 7 EPCI et 5 communes), chacune étant responsable à son échelle de la gestion de la mobilité au sein de son périmètre de transports.

L'ensemble de ces organismes a décidé dès 2008 de mutualiser leurs moyens et de s'entendre sur un projet favorisant l'intermodalité. L'organisation d'Atoumod s'articule autour de 5 thématiques :

billettique ; coordination des réseaux ; information voyageurs ;

tarification ; communication et marketing.

Depuis sa création, Atoumod fonctionne selon une gouvernance partagée entre tous les acteurs. Pour cela, un modèle reposant sur une recherche de consensus a été construit, permettant à chaque autorité de s'impliquer dans le projet à son allure et selon ses dispositions. Cependant, afin de favoriser la prise de décision sur les nouveaux services à venir, la création d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et renouvellement urbain) a été décidée début 2014 et devrait voir le jour courant 2015.



Bus de l'Agglo d'Évreux

● **Contact :** **Cédric Morel, Chef de projet billettique Atoumod - Région Haute - Normandie - 02 35 52 22 25**  
[Cedric.Morel@hautenormandie.fr](mailto:Cedric.Morel@hautenormandie.fr)

● **Correspondant local du Cerema :** [Yohan.Urie@cerema.fr](mailto:Yohan.Urie@cerema.fr)



## Zoom sur

### Les livraisons silencieuses de nuit

« L'équivalent d'une discussion entre deux personnes »

Après Paris, c'est au tour de Lyon d'expérimenter les livraisons de nuit. Jusqu'ici rien de bien original, sauf que ces livraisons se font de manière silencieuse et dans le respect du voisinage. Ainsi, les camions de livraison et le matériel de manutention utilisés ne dépassent pas 60 dB(A), soit l'équivalent d'une discussion entre deux personnes. En outre, le chauffeur-livreur est formé à réduire au maximum le bruit : il est en effet dommage d'avoir investi dans un camion silencieux et que le chauffeur oublie d'éteindre l'auto-radio avant d'ouvrir la porte de son véhicule. Le cheminement de la marchandise depuis le camion jusqu'à l'espace de stockage fait également l'objet d'actions spécifiques : dépose d'un tapis de sol, suppression des rideaux de fer, mise en place de revêtements intérieurs qui absorbent le bruit dans les véhicules et les magasins...

Les livraisons de nuit permettent de réduire la congestion et de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux. Pour le transporteur, cela permet non seulement de gagner du temps grâce à une circulation plus fluide durant les périodes nocturnes mais aussi de réduire les consommations de carburant.



À Lyon, les tests ont débuté en juin 2014 pour une durée d'un an. Ils concernent 11 points de vente de la grande distribution et de restauration rapide. Les livraisons se font en soirée (21h-24h) et tôt le matin (5h-7h). Les premiers résultats sont encourageants : le taux de ponctualité des livraisons a progressé de 16 % et leur vitesse de 15 %.

Par ailleurs, les enseignes ainsi que la collectivité sont confortées dans cette démarche parce qu'aucune plainte n'a été enregistrée.

L'expérimentation va donc se poursuivre et le développement sur d'autres points de vente sera étudié. Plusieurs autres métropoles ont initié des réflexions visant à mettre en place des livraisons nocturnes et silencieuses dans les années à venir.

● **Contact :** Cerema Territoires et ville - [Thomas.Plantier@cerema.fr](mailto:Thomas.Plantier@cerema.fr)

## La fête de la musique toute l'année dans les transports ?

« Manque de savoir-vivre ou facteur d'attractivité : un équilibre complexe ! »



Les blogs d'usagers des transports regorgent de plaintes concernant les musiques trop fortes écoutées ou jouées par d'autres passagers.

Créé en 2012 par la RATP, [l'Observatoire des incivilités dans les transports en commun](#) montre que le bruit des autres (conversation au téléphone, musique...) est particulièrement mal accepté.

Mais la musique dans les transports en commun n'est pas toujours synonyme de bruit dérangeant. La musique des transports est un art à part entière.

À partir de 1989, la RATP, de concert avec une association de musiciens de rue et du métro, autorise une centaine d'artistes à se produire dans le métro. Devant l'afflux de musiciens, la RATP crée en 1997 une structure idoine, l'Espace métro accords (EMA). Ainsi, l'EMA sélectionne

des artistes, semi-professionnels pour la plupart, voire professionnels, qui recherchent avant tout un espace de représentation pour rôder leur répertoire. Depuis sa création, l'EMA a reçu plus de 10 000 candidatures, organisé plus de 4 000 auditions et accrédité plus de 3 000 artistes dans le métro ! (Source : [ratp.fr](#))



Affiche de la RATP pour le casting « Les musiciens du métro »

### Signature sonore : nouvelle identité des transports

Et quand ce ne sont pas les passagers ou les artistes, autorisés ou non, qui s'expriment, c'est le transport en commun lui-même qui fait entendre sa petite musique. La signature sonore (jingles, voix) qui accompagne ou conseille les voyageurs dans les bus, les tramways, les métros, les arrêts et les stations est en effet devenue un élément marquant de l'identité des réseaux de transport public, au même titre que leur nom ou leur logo. Ces réseaux ont ainsi su faire de l'obligation législative d'accessibilité un atout. C'est en effet l'arrêté du 3 mai 2007 qui a rendu obligatoires les informations sonores pour annoncer les arrêts des transports collectifs (annexe ajoutée à l'arrêté du 2 juillet 1982 « Règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapés ou à mobilité réduite »). Il n'est pas si courant que la loi encourage la créativité. On s'en fera une idée en prêtant l'oreille à quelques réalisations récentes :

- ▶ Pour écouter l'identité sonore de la Régie des Transports de Marseille : [RTM](#).
- ▶ [L'alexandrin parisien](#) : « Attention à la marche en descendant du train », une interview de Song Phanekham, responsable de l'Identité sonore et visuelle de la RATP.
- ▶ L'identité sonore du tramway de Tours a été créée par Louis Dandrel, journaliste, musicien et designer sonore. Il est membre du collectif « Ensemble(s), la ligne » créée par RCP Design Global pour le projet du tramway de Tours. Alexandre Gilet, concepteur-designer de l'agence tourangelle explique : « *Le parcours est décomposé en cinq séquences distinctes du nord au sud. Dans le but de créer des points de repères pour le voyageur au fil du parcours, une signature musicale s'ajoute à l'annonce du nom de station pour caractériser chaque entrée de séquence. La station Palais des sports en est un exemple.* » Pour écouter les annonces aux [différentes stations](#).

Il arrive aussi parfois que ce soit les transports qui inspirent les artistes par exemple [« Dans les transports »](#) de Thomas Fersen.

● **Contact :** Cerema Territoires et ville - [Elsa.Alexandre@cerema.fr](mailto:Elsa.Alexandre@cerema.fr)



# Bibliographie

## Transports urbains et tourisme

### Offres de services dans les agglomérations - Comparaisons européennes

Ouvrage de 80 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection « Connaissances »



Les grandes agglomérations sont devenues des destinations touristiques majeures. Véritables « portes d'entrées » des territoires, elles constituent une destination privilégiée pour les touristes, et particulièrement pour les touristes internationaux.

Conscientes des retombées économiques générées par le tourisme, les agglomérations cherchent à développer leurs offres touristiques. Dans ce contexte, la question de la mobilité en ville apparaît d'une importance capitale pour développer le rayonnement des agglomérations : leur attractivité ne s'évalue plus seulement à la notoriété de leurs monuments ou des événements qui y sont organisés, mais également à la facilité de déplacement vers et à l'intérieur des villes.

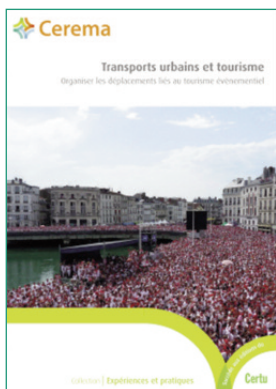
Ce document se concentre sur les offres de mobilité urbaine destinées aux touristes individuels, en ciblant particulièrement les offres liées aux transports publics. Quels sont ces services ? Quelles stratégies de communication sont mises en œuvre pour les faire connaître ? Quelles tarifications s'y appliquent ? L'ouvrage cherche à répondre à ces questions sur la base d'un panorama réalisé dans 26 agglomérations françaises, dont les pratiques sont mises en perspective avec les expériences d'une quinzaine d'agglomérations européennes de taille comparable.

- [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

## Transports urbains et tourisme

### Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel

Ouvrage de 52 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection « Expériences et pratiques »



La gestion des déplacements pour un événement localisé dans l'espace et dans le temps (organisation d'un match de football, concerts...) a fait l'objet d'études et de publications récentes. L'intérêt est ici porté sur les pratiques de gestion des déplacements des villes confrontées à une dispersion forte des fréquentations résidentes et touristiques de masse sur plusieurs quartiers d'une même ville. Tous les modes de transport sont concernés : transports collectifs, automobiles, piétons (dont personnes à mobilité réduite), cyclistes, etc. Une attention particulière est portée aux déplacements réalisés à l'intérieur du périmètre de l'événement.

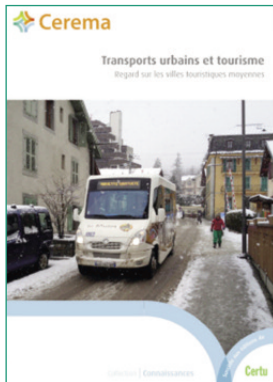
L'objectif principal de l'étude est d'émettre des recommandations à destination des futurs organisateurs d'événements. Ces recommandations s'appuient sur des exemples précis et des témoignages de différentes collectivités ou services de l'État. Sept événements ont été étudiés ; il s'agit de l'Armada de Rouen, des Eurockéennes de Belfort, des Fêtes de Bayonne, de la Braderie de Lille, de la Fête des Lumières à Lyon, du Marché de Noël de Strasbourg et des Jeux Olympiques de Londres. Une description synthétique de chacun de ces événements est disponible en annexe. Les événements retenus présentent des points communs (fréquentation importante, problématiques de gestion des déplacements complexes, etc.) et des caractéristiques différentes (type d'événement, type de public, environnement rural ou urbain, taille du site, etc.).

- [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

## Transports urbains et tourisme

### Regard sur les villes touristiques moyennes

Ouvrage de 46 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection «Connaissances»



Les petites et moyennes villes à fort caractère touristique sont bien souvent confrontées à la problématique des déplacements de leurs visiteurs et de leurs résidents. Elles doivent réussir à concilier au mieux attractivité du site et qualité de circulation pour chacun.

Aussi, elles prennent bien souvent des initiatives pour diversifier et optimiser l'offre de transport présente sur le territoire et favoriser ainsi l'accès à leur site et la circulation en son sein, par d'autres modes que la voiture individuelle.

En s'appuyant sur les bonnes pratiques de sept cas français étudiés dans le détail, cet ouvrage a vocation à montrer aux acteurs locaux quels sont les potentiels pour améliorer les déplacements touristiques, qu'ils soient réalisés en modes actifs, transports collectifs ou voiture, en apportant un éclairage particulier sur l'importance de l'information aux touristes et de la gouvernance et des partenariats au sein d'un territoire.

● [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

## Qualité de service dans les transports collectifs urbains

### Quelle prise en compte dans les contrats ?

Ouvrage de 52 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection «Connaissances»



La qualité de service dans les transports publics urbains est un sujet qui suscite de nombreuses attentes.

Les autorités organisatrices de mobilité et les exploitants ont bien conscience de l'importance de la qualité de service pour les usagers et développent des démarches ambitieuses, notamment dans le cadre de leurs conventions d'exploitation.

Après un rappel des enjeux et des contextes normatifs et réglementaires, cet ouvrage propose un panorama des engagements sur la qualité de service contenus dans les conventions d'exploitations actuelles et identifie les limites, enjeux et questionnements lors de la mise en œuvre de ces engagements. L'analyse se base sur l'étude de 32 contrats complétée par des entretiens réalisés auprès de différents acteurs de réseaux variés.

Cet ouvrage s'adresse aux acteurs concernés par la question de la qualité de service, au premier lieu desquels les autorités organisatrices de mobilité. Il pourra également intéresser les bureaux d'études intervenant en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage, les usagers et leurs représentants, les représentants du personnel d'exploitation ainsi que tous les acteurs publics ou privés intéressés par la mobilité.

● [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

## Les fiches du Cerema

### Mobilité transport – Fiche pratique

La concertation citoyenne dans l'élaboration des PDU - Principaux enjeux et tendances récentes en France

Fiche n°3 publiée par le Cerema dans la collection « Connaissances »

La concertation citoyenne dans l'élaboration des PDU n'est cadrée en France que par l'obligation de consulter certaines associations, à leur demande, et de mener une enquête publique, une fois le projet défini par la collectivité locale.

Ces dernières années, des autorités organisatrices de la mobilité ont innové en impliquant les citoyens dès le démarrage du processus (cafés du PDU, ateliers citoyens...).

Cette fiche présente ces expériences et en tire des enseignements et des recommandations, utiles aux collectivités françaises comme européennes pour la promotion et la diffusion du concept de SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*).

- En téléchargement gratuit en [version française](#) et [version anglaise](#) sur [catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

### Transports urbains et tourisme

Pour une meilleure prise en compte des touristes dans les politiques de mobilité urbaines

Cette fiche de synthèse présente les principaux enseignements pour une meilleure prise en compte de cette thématique dans les politiques de déplacements.

- En téléchargement gratuit sur [catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)



#### LU POUR VOUS !

### Ce mois-ci, nous avons repéré

#### ► Territoires, incubateurs de santé ?

Ouvrage publié par IAU Île-de-France et l'ORS Île-de-France.

Au sommaire : Santé et urbanisme : quels contours ; Des pratiques et des méthodes interpellées, construire des territoires en santé.

Ce dernier point traite en particulier de : Comment les questions de santé urbaine sont-elles prises en compte dans les différentes politiques publiques ? Comment cheminer vers une prise en compte réussie des questions de santé dans les projets urbains ? Au-delà des orientations institutionnelles il existe, aujourd'hui, plusieurs dispositifs spécifiques à visée transversale (ASV, CLS, etc.) et de nombreuses réponses opérationnelles, contribuant à un lien vertueux entre santé et urbanisme. Les démarches présentées témoignent de la multiplicité des leviers et réponses possibles : des aménagements favorisant l'activité physique et les mobilités actives, à la nature en ville, en passant par la conception d'un bâtiment sain. Enfin, créer un urbanisme favorable à la santé, c'est aussi convier à un changement de posture. Car il s'agit, bien avant tout, de penser la santé et le bien-être des individus dans la ville et de les placer au cœur du territoire.



- **Contact : Olivier Lange - 01 77 49 79 38 (Service diffusion-vente)**

#### + Pour en savoir plus :

[www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/territoires-incubateurs-de-sante.html](http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/territoires-incubateurs-de-sante.html)



## Retours sur événements

### Talents Rhône - Alpes et mobilité



*Rencontre du 1<sup>er</sup> juin 2015 organisé par la région Rhône-Alpes à Lyon*

La mobilité est le thème de la 11<sup>e</sup> rencontre des Talents Rhône-Alpes mettant à l'honneur des entreprises et des personnes contribuant au succès du territoire. 5 représentants d'entreprises porteuses d'innovation et contribuant au développement durable étaient invités à présenter leurs projets, et leurs points de vue. Des chercheurs et experts ont pu réagir à ces présentations.

En conclusion de cette rencontre, tous les acteurs se sont accordés pour dire qu'une révolution dans le monde des transports était en cours. Les indices évoqués sont : le dynamisme du secteur routier, la forte présence des technologies, la massification des transports intelligents, les financements privés.

Cette révolution doit s'accompagner de formation à des nouveaux métiers, notamment pour faire dialoguer des personnes d'horizons divers, sciences humaines, infrastructures...

- **Contact :** Clémence Capron - [ccapron@rhonealpes.fr](mailto:ccapron@rhonealpes.fr)
- ⊕ **Pour en savoir plus :** [www.rhonealpes.fr/765-talents-de-rhone-alpes.htm](http://www.rhonealpes.fr/765-talents-de-rhone-alpes.htm)

### Les modes actifs dans les PDU

*Journée d'échanges co-organisée par les réseaux CIVINET Francophone et ENDURANCE avec le soutien du Gart et du ministère du développement durable le 5 juin 2015 à Nantes, en marge du congrès Velo-city*

Le programme a permis d'échanger, après une allocution d'ouverture de l'euro-députée Karima Delli, autour de témoignages de collectivités locales (Nantes et Bruxelles), d'études nationales (Gart), d'actualité réglementaire (Cerema) et des réseaux européens et francophones sur la mobilité urbaine (Cerema et CiViNET).



- ⊕ **Pour en savoir plus :** [présentation en téléchargement](#)
- **Contact en France du projet ENDURANCE :** [Nicolas.Merle@Cerema.fr](mailto:Nicolas.Merle@Cerema.fr)





## Formations



**PONTS FORMATION CONSEIL**  
Vecteur de performance

### Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

#### Déplacements, mobilités, transports :

- Développer la marche en ville - **Les 23 et 24 juin 2015** - Réf 0028-02
- La gare : fondamentaux techniques, dimensionnement et éléments de coût - **Les 29 et 30 juin 2015** - Réf 0466-00
- Quelle politique tarifaire dans un contexte de crise des finances publiques - **Du 29 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2015** - Réf 1233-04

#### Infrastructures et développement durable :

- Élaborer un dossier CNPN - **Du 23 au 25 juin 2015** - Réf 2513-03
- Les fondamentaux techniques du ferroviaire lourd et les spécificités des tramways et tram-train - **Du 12 au 14 octobre 2015** - Réf 0538-00

#### Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- Signalisation d'Information Locale (SIL) : enjeux et mise en œuvre - **Le 22 juin 2015** - Réf 0479-00

**+** Pour en savoir plus : <http://formation-continue.enpc.fr> - ENPC - [Louisa.Belkalem@enpc.fr](mailto:Louisa.Belkalem@enpc.fr) - 01 44 58 27 13



### Formations CNFPT

- Les nouveaux PDU - **Du 30 juin au 2 juillet 2015** à Bordeaux
- Le matériel roulant - **Du 16 au 18 septembre 2015** à La Rochelle
- Suivi du versement transport - **Du 23 au 25 septembre 2015** à La Rochelle
- Dépenalisation du stationnement : éléments de mise en pratique - **Du 6 au 7 octobre 2015** à La Rochelle
- Les marchés publics en mobilité et transport - **Du 12 au 16 octobre 2015** à La Rochelle
- La sécurité dans les véhicules - **Du 13 au 16 octobre 2015** à Niort
- Covoiturage : accompagnement et évaluation des démarches - **Du 5 au 6 novembre 2015** à La Rochelle
- Suivi des DSP et rapport du délégataire - **Du 17 au 20 novembre 2015** à La Rochelle
- Marche et vélo en ville : conduite d'un projet - Modules 1 et 2 - **Du 18 au 20 novembre 2015** à La Rochelle
- Rationalisation des dessertes urbaines et périurbaines - **Du 25 au 27 novembre 2015** à La Rochelle
- Transport à la demande : approches juridique et organisationnelle - **Du 26 au 27 novembre** à Vannes
- Médiation et transport scolaire - **Du 1<sup>er</sup> au 4 décembre 2015** à La Rochelle
- Prise en main du logiciel Fret'urb - **Du 10 au 11 décembre 2015** à Lyon

**+** Pour en savoir plus : CNFPT La Rochelle - [Sandrine.Outreman@cnfpt.fr](mailto:Sandrine.Outreman@cnfpt.fr) - 05 46 50 53 52



Une voirie pour tous

### Une voirie pour tous

Le partage et la gestion de l'espace public urbain : diversité des usages et zones de circulations apaisées :

- **du 23 au 25 juin 2015** à Angers (49)
- **du 16 au 18 septembre 2015** à Poitiers (86)
- **du 12 au 14 octobre 2015** à Nancy (54)
- **du 13 au 15 octobre 2015** à Lyon (69)

**+** Pour en savoir plus : [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr)

● Contact : [Catia.Rennesson@cerema.fr](mailto:Catia.Rennesson@cerema.fr)



# Agenda

**25 juin 2015**

## Journées Scientifiques du Pôle LUTB Transport & Mobility Systems (Lyon)

La 3<sup>e</sup> édition des Journées Scientifiques du Pôle sera centrée sur les compétences et les innovations qui fondent le réseau et l'expertise du pôle de compétitivité.

Trois parcours d'expositions attendent les participants : ville intelligente, ville décarbonée et ville à vivre.

► Pour en savoir plus : <http://lutb.fr/>

**25 juin 2015**

## Une voirie pour tous : développement du vélo en milieu urbain avec zoom sur le double-sens cyclable (Pau)

Cette journée est destinée à tous les acteurs de l'aménagement de l'espace public urbain. Les thèmes abordés concernent les actualités et les informations de base sur le vélo, les clés pour bien mener une politique cyclable en milieu urbain, les généralités sur le double-sens cyclable et les expériences de diverses communes.

► Pour en savoir plus : [Carine.Flahout@cerema.fr](mailto:Carine.Flahout@cerema.fr)

**29 et 30 juin 2015**

## Ingénierie grands projets et systèmes complexes (Arcachon)

La dixième édition portera sur les retours d'expérience et prospective.

► Pour en savoir plus : [www.avantage-aquitaine.com/conferences/ingenierie15/index.html](http://www.avantage-aquitaine.com/conferences/ingenierie15/index.html)

**30 juin 2015**

## Séminaire de restitution du projet S\_VRAI : Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents (Marne-la-Vallée)

Ce séminaire est organisé par l'IFSTTAR et le Cerema, avec le soutien de la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routières.

Il sera l'occasion :

- d'exposer la mise en œuvre technique et juridique d'un recueil d'incidents de la route (situations de conduite jugées dangereuses) à l'aide d'Enregistreurs de Données Routières embarqués au sein d'une flotte de 50 véhicules,
- de présenter les principaux résultats obtenus notamment en matière de diagnostic des réseaux routiers,
- d'échanger avec la salle sur les perspectives offertes par cette approche innovante.

L'inscription est gratuite mais obligatoire.

► Contact : [Vincent.Ledoux@cerema.fr](mailto:Vincent.Ledoux@cerema.fr)

► Pour en savoir plus : [site internet du Cerema](http://site.internet.du.Cerema)

**1<sup>er</sup> et 2 juillet 2015**

## Sommet Mondial Climat et Territoires (Lyon)

Il a pour but de mobiliser les collectivités territoriales et les acteurs non-étatiques dans la perspective de la COP21 qui aura lieu en décembre prochain à Paris.

► Pour en savoir plus : <http://en.rhonealpes.fr/1202-world-climate-summit-2015-fr.htm>

**2 juillet 2015**

## Innovations, connexions et interconnexions : l'avenir des transports régionaux (Nantes)

Colloque organisé par la région des Pays de la Loire, l'association des régions de France, Transport public et Mobilités.

► Pour en savoir plus : [www.fnaut-paysdelaloire.org](http://www.fnaut-paysdelaloire.org)

**24 et 25 septembre 2015**

## 19<sup>es</sup> Rencontres des Départements & Régions cyclables

Accueillies par le Département de la Drôme, les 19<sup>es</sup> Rencontres des DRC auront pour thème « Le vélo sans frontières ». Comme chaque année, elles rassembleront élus et techniciens des

collectivités pour échanger sur la mobilité à vélo, les véloroutes et voies vertes et le tourisme à vélo.

► Pour en savoir plus : [www.departements-regions-cyclables.org](http://www.departements-regions-cyclables.org)

► Contact : [info@departements-regions-cyclables.org](mailto:info@departements-regions-cyclables.org)

**29 septembre 2015**

## Expérimenter le nivellement pour les modes actifs (Nord)

Dans le cadre des journées d'échanges « une voirie pour tous ».

► Pour en savoir plus : [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr)

**30 septembre au 2 octobre 2015**

## 25<sup>es</sup> Rencontres nationales du transport public (Lyon)

Les prochaines Rencontres nationales du transport public, organisées par le GIE Objectif transport public, créé par le Gart et l'UTP, rassembleront tous les acteurs de la filière autour de ce rendez-vous stratégique de la mobilité, du 30 septembre au 2 octobre 2015 à Lyon.

L'optimisation des ressources sera au cœur de cette nouvelle édition des congrès biennuels du GART et de l'UTP. Le Cerema participera aux Rencontres.

► Pour en savoir plus : [www.rencontres-transport-public.fr](http://www.rencontres-transport-public.fr)

**1<sup>er</sup> octobre 2015**

## Appel à projet : IA\_Rout15 : Véhicule routier et mobilité du futur Édition 2015

L'appel à projet a pour objectif de sélectionner des projets développant des technologies, des services et des solutions industrielles ambitieuses, innovantes et durables en matière de transport routier (véhicule et services associés). Les travaux peuvent porter sur des applicatifs variés, allant du deux-roues motorisé au véhicule lourd incluant les services associés.

► Pour en savoir plus : [https://appelsprojets.ademe.fr/aap/IA\\_Rout152015-45](https://appelsprojets.ademe.fr/aap/IA_Rout152015-45)

**5 au 9 octobre 2015****22<sup>e</sup> Congrès mondial des Systèmes de transports Intelligents (Bordeaux)**

ATEC ITS France organise un Pavillon ITS France pour ses membres.

► Pour en savoir plus :

[www.atec-itsfrance.net](http://www.atec-itsfrance.net)

**19 au 20 novembre 2015****Conférence annuelle Polis (Bruxelles)**

► Pour en savoir plus :

[www.polisnetwork.eu/2015conference](http://www.polisnetwork.eu/2015conference)

**24 et 25 novembre 2015****6<sup>e</sup> Congrès National Santé Environnement sur le thème « Changement climatique et Santé : quels risques ? Quels remèdes ? » (Paris)**

► Pour en savoir plus :

[www.sfse.org](http://www.sfse.org)

**26 - 27 novembre 2015****Transport et santé : Quelle mobilité urbaine et quelle qualité de l'air dans les territoires pour le bien-être des habitants ? (Lyon)**

Le Cerema, le CNFPT et l'ADEME co-organisent ces journées DUEE (séminaire déplacement urbanisme environnement énergie) et RSTT (Rencontres Scientifiques et Techniques Territoriales) sur :

- les enjeux de déplacements et de la qualité de l'air dans les territoires,
- les outils de mise en œuvre des politiques de déplacements et de qualité de l'air au bénéfice de la santé des habitants.

► Contacts :

[Philippe.Souche@cnfpt.fr](mailto:Philippe.Souche@cnfpt.fr)

[Martine.Meunier-Chobert@cerema.fr](mailto:Martine.Meunier-Chobert@cerema.fr)

[Laurent.Jardinier@Cerema.fr](mailto:Laurent.Jardinier@Cerema.fr)



## Glossaire

- **AOT** : Autorité Organisatrice de Transports
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **DDT(M)** : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
- **DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- **PUCA** : Plan, Urbanisme, Construction et Architecture
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),  
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur le site  
[Cerema / Direction technique Territoires et ville](#)  
> Outils de diffusion > Les e-lettres > Transflash



Directeur  
de publication

**Bernard  
LARROUTOUROU**

Directeur délégué  
de publication

**Christian CURÉ**

Rédacteur en chef

**Grégoire CARRIER**

N° ISSN 2102 - 5835

**Rédactrice en chef-adjointe : Malika ZEROUAL-CLÉMENT**

Direction technique Territoires et ville - 04 72 74 59 23 - Malika.Zeroual@cerema.fr

**Correspondants locaux du Cerema**

*Alsace  
Champagne-Ardennes  
Lorraine*

**Samuel LAB**  
Direction territoriale Est  
03 87 20 45 21  
Samuel.Lab@cerema.fr

*Auvergne - Bourgogne  
Franche-Comté  
Rhône-Alpes*

**Sandira SANIEL**  
Direction territoriale  
Centre - Est  
04 72 14 31 58  
Sandira.Saniel@cerema.fr

*Centre  
Basse-Normandie  
Haute-Normandie*

**Yohan URIE**  
Direction territoriale  
Normandie - Centre  
02 35 68 81 08  
Yohan.Urie@cerema.fr

*Île-de-France*

**Marie CAOUISSIN**  
Direction territoriale  
Île-de-France  
01 34 82 12 87  
Marie.Caouissin@cerema.fr

*Aquitaine - Limousin  
Midi-Pyrénées  
Poitou-Charentes*

**Julien PHILIPOT**  
Direction territoriale  
Sud-Ouest  
05 62 25 93 60  
Julien.Philipot@cerema.fr

*Bretagne  
Pays de la Loire*

**Karine NICOLLEAU**  
Direction territoriale  
Ouest  
02 40 12 84 60  
Karine.Nicolleau@cerema.fr

*Corse - Languedoc-Roussillon  
Provence-Alpes-Côte-d'Azur*

**Viviane MARRIÉ**  
Direction territoriale  
Méditerranée  
04 42 24 77 50  
Viviane.Marrie@cerema.fr

*Nord-Pas-de-Calais  
Picardie*

**Nathalie PITAVAL**  
Direction territoriale  
Nord-Picardie  
03 20 49 61 07  
Nathalie.Pitaval@cerema.fr

**Contact : [transflash@cerema.fr](mailto:transflash@cerema.fr)**

**Retrouver transflash sur twitter : [@transflash\\_mob](https://twitter.com/transflash_mob)**

## Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du Logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, regroupant depuis le 01/01/2014 les 8 directions territoriales (les CETE) et les 3 directions techniques (CERTU, CETMEF, SETRA).